

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 30 Augustus-September 2007

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Henk Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB)

Productie en uitgever: Expertisebureau Bos (c) 2007, website: ***http://www.xs4all.nl/~bosq/***
Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: ***bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 21 zijn op aanvraag te verkrijgen. Zie index op de website.*

Voorwoord

Het is weer zomer. Nou ja, zomer, veel wind, regen, onweer en af en toe zon. Gelukkig is het niet al te koud. De tijd voor zomerkampen en reünies is weer aangebroken. In het zomerkamp van het Zeekadetkorps Nederland en de reünie Landelijke Vereniging tot behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig werd er uitgebreid aandacht besteed aan de op handen zijnde wijzigingen voor het Certificaat van Onderzoek en de opleidingen. Vertegenwoordigers van de Nederlandse overheid en de Europese commissie zijn daarbij aanwezig geweest. In dit nummer leest u daar meer over.

Zaken die eenmaal zijn aangenomen door de Europese unie en de Nederlandse overheid kunnen niet meer gewijzigd worden. Verzoeken om te zorgen dat de Europese richtlijn voor de binnenvaart niet voor pleziervaartuigen gaat gelden en de vaarbewijzen te laten voor wat het is, zijn niet reëel. Dat is een voldongen feit. Dat soort initiatieven laten we aan Don Quichotte over.

Wel kunnen we meepraten over zaken die nog invulling behoeven. Zo hebben we de mogelijkheid om onze wensen kenbaar te maken m.b.t. het Beperkt Groot Vaarbewijs, hoofdstuk 19 van de Europese richtlijn en het keuren voor het Certificaat van Onderzoek.

Daarvoor heb je echter wel mensen nodig die zich daar mee bezig willen houden. Mensen die verstand van zaken hebben, er tijd in willen stoppen en het leuk vinden. Veel van deze mensen zijn vrijwilliger en moeten dus regelmatig afwegen waaraan ze hun tijd besteden.

Regelmatig komt het voor dat de tijd om onze wensen als pleziervaart kenbaar te maken, vrij kort is (bijvoorbeeld een week). Mogelijkheden om dan nog een gezamenlijke vergadering van alle pleziervaartorganisaties te organiseren, zijn dan vrijwel nihil. Zeker als je bedenkt dat in deze tijd iedereen ook nog eens op vakantie gaat. Dit soort overleggen worden dan per email gedaan. Maar er wordt wel overlegd. Alle betrokken pleziervaartorganisaties hebben hun specialisten op dit gebied gebundeld in een gezamenlijke overlegvergadering.

Inhoud

Deze specialisten kunnen op hun beurt weer overleg voeren binnen hun eigen organisatie. Dat houdt in dat als er eenmaal een voorstel is, dat door alle organisaties is gezien. Janneke Bos voert namens de organisaties de onderhandelingen met de overheid en coördineert de communicatie naar de pleziervaart organisaties.

Deze keer is er geen techniek. Henk was langdurig “aan de reis” en er is zeer veel te vertellen over de regelgeving.

Janneke Bos, hoofdredacteur

KOSTEN VAN EEN CERTIFICAAT VAN ONDERZOEK

Kan nu al een Certificaat van Onderzoek aangevraagd worden?

Schepen die volledig voldoen aan de eisen van hoofdstuk 21 (pleziervaart) kunnen nu al een Certificaat van Onderzoek (CvO) voor de Rijnvaart aanvragen. De eisen die nu voor pleziervaartuigen gelden staan in het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR), zie www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetgeving.htm.

Sinds per 1 januari 2007 de prijzen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat zijn aangepast, is het een stuk betaalbaarder geworden. Voor 1 januari 2007 kostte een CvO voor een pleziervaartuig € 3143,-. Na 1 januari 2007 is dat een stuk minder. Schepen die voldoen aan de eisen hebben slechts 1 bezoek nodig van een inspecteur. Dat kost de eigenaar dan € 298,- voor de eerste inspectie en € 64,- voor het certificaat. Een schip dat volledig voldoet is dus voor € 362,- klaar. Als nog een tweede of derde inspectie nodig is, komt daar nog € 259,- per inspectie bij.
Heeft een schip eenmaal een geldig certificaat dan blijft dat geldig, ook na de invoering van de Europese richtlijn 2006/87/EG. Voor een volledig overzicht van de prijzen van IVW zie info20M nummer 25.

Schepen die niet aan de eisen van hoofdstuk 21 (ROSR of de Europese richtlijn voor de binnenvaart) voldoen, wordt aangeraden om te wachten tot de Europese richtlijn voor de binnenvaart van kracht wordt, dus 30 december 2008. Schepen die tot nu toe geen CvO hebben gehad, kunnen dan gebruik maken van de overgangsregeling van artikel 8 van de Europese richtlijn.

Wat gaat een keuring na 30 december 2008 kosten?

De Inspectie Verkeer en Waterstaat is bezig om de keuringen en de afgifte van de certificaten van onderzoek uit te besteden aan commerciële bedrijven. Over de exacte uitwerking daarvan wordt momenteel nog flink onderhandeld. Dat betekent dat het nog niet bekend is, wie de keuringen straks mogen gaan uitvoeren. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan Register Holland of verzekeringsmaatschappijen met eigen experts. Ook is nog niet bekend wat de kosten gaan worden. De prijzen die IVW in 2007 hanteert zijn niet gebaseerd op een commerciële basis, hetgeen betekent dat het hoogst waarschijnlijk een stuk duurder gaat worden.



Ontruimingsplattegrond aan boord van een schip van het Zeekadetkorps NL

IVW geeft wel de mogelijkheid om andere organisaties ook te erkennen. Daarbij kan gedacht worden aan vrijwilligers van bepaalde organisaties (bijv. FONV of SN). Voldoen ze aan de door de IVW gestelde eisen, dan mogen ook zij straks keuringen gaan uitvoeren. De prijzen kunnen dan binnen de perken blijven. Er moeten echter wel mensen zijn die dat willen gaan doen en over voldoende ervaring en kennis beschikken. Zijn die er niet, dan zijn we aangewezen op de commerciële bedrijven (en dus commerciële prijzen).

ONTWIKKELINGEN BINNENVAARTWET

Behandeling in de Eerste kamer

De Binnenvaartwet is ondertussen de Tweede Kamer gepasseerd en ligt nu bij de Eerste Kamer. Op 8 mei heeft de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer vergaderd over de Binnenvaartwet.

Daarbij zijn 2 verzoeken gedaan richting de staatssecretaris:
- de leeftijdsgrens waarop het klein vaarbewijs verlengd moet worden is nu 65 jaar. Het verzoek is om dit naar 70 jaar op te trekken en tevens de keuringsinterval van de medische keuring van 3 jaar naar 5 jaar op te trekken. Dit is dan conform de verlenging van de rijbewijzen.
- In de Binnenvaartwet staat dat schepen korter dan 20 m met een LBT > 100 ook een certificaat van onderzoek moeten hebben. Dit geldt niet voor zeilschepen. Maar ook voor de motorschepen die als pleziervaart varen (motorjachten, sleepboten) zou deze uitzondering moeten gelden aldus de Eerste Kamer.
Voor de volledige tekst zie Binnenvaartwet B (www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetten.htm).

Antwoord staatssecretaris Huizinga

Op 4 juli heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat antwoord gegeven op de verzoeken van de Eerste Kamer. De staatssecretaris heeft begrip voor de 2 verzoeken van de Eerste Kamer en antwoordt als volgt:
- het verzoek om de leeftijdsgrens en de keuringsinterval voor het klein vaarbewijs gelijk te laten lopen met die van het rijbewijs wordt onderzocht. Hiervoor wordt de Vamex en de domeinadviescommissie van het klein vaarbewijs benadert teneinde een advies af te geven. Bij positief advies wordt het gewijzigd in de Binnenvaartwet.
- aan de wens om de LBT > 100 eis te laten vervallen voor de pleziervaart korter dan 20 m kan niet gelijk gevolg worden gegeven. Deze eis ligt namelijk vast in de Europese richtlijn voor de binnenvaart. Wel wordt er vanuit de Nederlandse overheid naar de Europese Unie op aan gedrongen om deze eis uit de Europese richtlijn voor de binnenvaart te halen voor pleziervaartuigen. De eis voor pleziervaart langer dan 20 m blijft bestaan (certificaat van onderzoek verplichting).
Voor de volledige tekst zie Binnenvaartwet C (www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetten.htm).

De Binnenvaartwet is de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer gepasseerd en zal nu plenair in de Eerste Kamer moeten worden goedgekeurd, zie Binnenvaartwet D (www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetten.htm).

Binnenvaartbesluit

Het Binnenvaartbesluit (uitwerking van de Binnenvaartwet) is nu diverse overlegorganen gepasseerd. Het Binnenvaartbesluit gaat achtereenvolgens naar de Raad van State, de vaste commissie van Vervoer van de Tweede Kamer, de plenaire vergadering van de Tweede Kamer, de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer, waarna het plenair in de Eerste Kamer behandeld kan worden. Dit wordt echter nog even uitgesteld teneinde nog enkele overgangsbepalingen te kunnen implementeren. Aan deze overgangsbepalingen moet nog gewerkt worden. Het is de bedoeling om het Binnenvaartbesluit uiterlijk 30 december 2008 door de gehele procedure te hebben.

Er is voor gekozen om allerlei overgangsbepalingen in het Binnenvaartbesluit te implementeren in plaats van in de invoeringswet. Het betreffen hier overgangsbepalingen over de volgende onderwerpen:
- overgangsbepalingen vaarbewijzen;
- overgangsbepalingen medische eisen (o.a. vaarbewijzen);
- overgangsbepalingen technische eisen;
- overgangsbepalingen bemanningseisen etc.
De verschillende delen van de overgangsbepalingen worden per deel apart beoordeeld door het Deelorgaan Binnenvaart.

Instelling werkgroep beperkt groot vaarbewijs

Op 10 juli is in het Deelorgaan Binnenvaart vastgelegd dat een werkgroep beperkt groot vaarbewijs wordt ingesteld om enkele zaken voor te bereiden.

Het betreft hier onder andere:
- de mogelijkheid tot vrijstelling van bezitters van het diploma CWO Groot motorschip;
- de vereiste vaartijd;
- de overgangsmaatregelen voor bezitters van het klein vaarbewijs.

Deze werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van:
- de overheid (DGTL, IVW, HDJZ);
- de beroepsvaart;
- de pleziervaart.

Voor de pleziervaart zitten in deze werkgroep Willem van Geldre namens Scouting Nederland en het Nederlands Platform voor Waterrecreatie en Janneke Bos namens de FONV. De werkgroep zal 2 à 3 keer bij elkaar komen, waarvan 2 maal in september 2007. De uitkomsten van de werkgroep worden ter beoordeling ingebracht in het Deelorgaan Binnenvaart waarna het overgenomen kan worden in het Binnenvaartbesluit.

Invoeringswet

Omdat de Binnenvaartwet een compleet nieuwe wet is die 3 wetten (Binnenschepenwet, wet vervoer binnenvaart en wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart) gaat vervangen, geschiedt de invoering van de Binnenvaartwet met een Invoeringswet.
De invoeringswet Binnenvaartwet is bedoeld om alle vergunningen, vrijstellingen en ontheffingen op de 3 oude wetten naadloos over te laten gaan naar de nieuwe Binnenvaartwet. Tevens worden alle verwijzingen naar de oude 3 wetten in andere wetgeving gewijzigd naar de Binnenvaartwet. Daarnaast worden er enkele kleine foutjes in de Binnenvaartwet opgelost door de invoeringswet. Met de invoeringswet worden 51 besluiten, regelingen en erkenningen vervangen.

De bestuurlijke boete die in de Binnenvaarwet genoemd wordt, wordt uit het wetsvoorstel gehaald omdat dit reeds geregeld gaat worden met de invoering van de Algemene wet bestuursrecht. De invoering Algemene wet bestuursrecht was voorzien voor een tijdstip na de invoering van de Binnenvaartwet, maar zal nu voor de Binnenvaartwet van kracht wordt, ingevoerd worden.

Ook de invoeringswet Binnenvaartwet moet het gehele proces door: Raad van State, Tweede kamer, Eerste Kamer etc. De invoeringswet moet voor 30 december 2008 van kracht worden. Op het concept invoeringswet Binnenvaartwet kon tot eind augustus 2007 gereageerd worden, waarna het andere proces gestart wordt. Omdat de invoeringswet Binnenvaartwet alleen een vertaling is van alle zaken waar de oude wetgeving wordt genoemd, verwacht men niet dat daar enige wijzigingen in zullen plaats vinden. De invoeringswet Binnenvaartwet gaat in september 2007 het juridische proces in.



Een WR1 sloep van de Zeekadetten

ONTWIKKELINGEN KLEIN VAARBEWIJS

De examens voor het klein vaarbewijs worden afgenomen door de stichting Vamex (Vaarbewijs en Marifoonexamens). De Vamex is een zelfstandig bestuursorgaan en de vennoten zijn de ANWB, KNMC, NWWB (voorheen NWB) en het Watersportverbond. De KNBRD doet na zomer 2007 niet meer mee in de Vamex.

De Vamex wordt bijgestaan door de Raad van Advies waarin leden van de Vamex en het CBR/CCV zitting hebben. In de Raad van Advies worden zaken besproken die bij het afnemen van de examens klein en groot vaarbewijs aan het licht komen, onderlinge ervaringen worden uitgewisseld.

De Vamex wordt ook bijgestaan door de examencommissie die de examenvragen samenstelt en verantwoordelijk is voor de inhoud en opbouw van de examens klein vaarbewijs.

De domeinadviescommissie houdt zich bezig met de grote lijnen en kan richting geven aan de examens klein vaarbewijs. De domeinadviescommissie heeft leden uit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de KLPD, het Nederlands Platform voor Waterrecreactie, de CWO, de nautische beroepsopleidingen en de opleidingsinstituten voor het klein vaarbewijs.

De Vamex wordt ondersteunt door het secretariaat dat ingehuurd wordt bij de ANWB. De ANWB geeft ook uiteindelijk het diploma af indien men geslaagd is voor het examen klein vaarbewijs.
De Vamex heeft 4 examenlocaties waar o.a. een locatiemanager, een examenmanager en toezichthouders werken.

Theorie-examens klein vaarbewijs

Voor wat betreft de theorie-examens voor het klein vaarbewijs gaat er het een en ander veranderen. De officiële examenvragen zijn geheim en worden niet vrijgegeven. De examenvragen zijn gebaseerd op een afbakening, een toetsingsmatrijs, het examenreglement en eindtermen. Lesmateriaal zoals boeken en software moeten dus een breed georiënteerde hoeveelheid lesstof aanbieden, zodat de kandidaat meer inzicht krijgt.
Het theorie-examen voor klein vaarbewijs 1 blijft bestaan uit 30 meerkeuzevragen, het aanvullende deel bestaat uit ongeveer 25 vragen waarvan tenminste 2 open vragen.
Om te slagen moet men 70% van de vragen goed beantwoorden. Voor het eerste deel heeft men 1 uur de tijd, voor het aanvullende deel 1,5 uur. Voor het klein vaarbewijs 2 (alles in 1 keer) krijgt de kandidaat dus 55 vragen en maximaal 2,5 uur de tijd.

Beeldschermexamens

De manier van examen gaat wel flink veranderen. Tot nu toe was het mogelijk om 4x per jaar op een zaterdagmiddag examen te doen op ongeveer 12 locaties verspreid over geheel Nederland. Dat kan vanaf zomer 2007 niet meer.

Er zijn momenteel (zomer 2007) 2 examenlocaties: Nieuwegein en Hoofddorp. Op beide locaties zijn 10 computers in een zaal opgesteld waarbij elke computerplek is afgeschermd. Op deze computers kan het examen klein vaarbewijs als beeldschermexamen worden afgenomen. Elke computerplek heeft een ander examen, dus afkijken is niet zinvol. Het is mogelijk om de open vragen per toetsenbord in te vullen. Voor het gedeelte navigatie moet de kandidaat zelf een potlood, gum, passer, plotter en/of parallelliniaal meenemen. Deze zijn niet op de examenlocatie aanwezig.

Het is mogelijk om na 7 dagen na aanmelding examen te doen, mits er ruimte is bij de examenlocatie. Wanneer de kandidaat gezakt is, kan de kandidaat zich opnieuw aanmelden en na minimaal 7 dagen opnieuw examen doen.

De kandidaat ontvangt na het examen direct de uitslag. Indien de kandidaat geslaagd is, krijgt de kandidaat direct de benodigde papieren om het diploma Klein vaarbewijs aan te vragen. Een uittreksel van de Gemeentelijke Basisadministratie is niet meer nodig. De uitgifte van het diploma kost gemiddeld 3 weken.

Per locatie kunnen 50 examens per dag afgenomen worden. De examens worden op weekdagen van 09.30 tot 16.00 uur afgenomen. De locaties hebben voldoende parkeerplaats (gratis). In september 2007 wordt de examenlocatie Dordrecht geopend, in januari 2008 komt er een examenlocatie in Zwolle. Het blijft voorlopig bij 4 examenlocaties waar beeldschermexamens worden afgenomen.
De mogelijkheid om 's avonds of op zaterdag beeldschermexamens af te leggen is momenteel niet aanwezig, maar wel wordt de wenselijkheid daarvan onderzocht.

Schriftelijke examens klein vaarbewijs op papier

In het najaar van 2007 wordt er nog 1x een schriftelijk examen op de oude manier afgenomen op zaterdagmiddag omdat de examenlocatie Zwolle dan nog niet geopend is. Dit schriftelijke examen is op 10 november 2007 in Groningen, Heerenveen en Zwolle. De sluitingsdatum voor dit schriftelijke examen is 12 oktober.

Op de locaties waar beeldschermexamens worden afgenomen is het eveneens mogelijk om schriftelijk examen te doen. Dit is echter ter beoordeling van de examenmanager. Voor 'digibeten' en anderen die moeite hebben met een computer en/of het beeldscherm is het mogelijk om het beeldschermexamen op papier uit te draaien.

Mondelinge examens klein vaarbewijs

Voor personen met leer- en/of leesproblemen (dyslexie) bestaat de mogelijkheid tot het afleggen van een mondeling examen. Hiervoor is een verklaring van een arts of directeur opleidingsinstituut (geen vaarschool) vereist.
Voor het mondelinge examen zal steeds toestemming dienen te worden gegeven door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Verdere informatie kan worden ingewonnen bij de KNMC (030-6053835).

Aanmelden voor het examen klein vaarbewijs

Het aanmelden voor de beeldschermexamens moet via www.vaarbewijs.info, vervolgens naar beeldschermexamens en aanmelden. Daarbij kan het soort examen worden opgegeven dat de kandidaat wil doen, er is een keuze voor de examenlocatie en men kan de dag zelf kiezen. De computer geeft dan direct aan of het mogelijk is om op die dag examen te doen. Na aanmelding ontvangt de kandidaat per email een voorlopige bevestiging en binnen enkele dagen een bevestigingsbrief met de gegevens van de examenlocatie, de routebeschrijving en wat meegenomen moet worden naar het examen.

Kosten klein vaarbewijs

De prijs voor het theorie-examen klein vaarbewijs is vanaf 1 juli 2007 € 5,- goedkoper en bedraagt nu:

Vaarbewijs	Kosten examen
Klein Vaarbewijs I	€ 65,-
Klein Vaarbewijs aanvullend	€ 65,-
Klein Vaarbewijs II (I + aanvullend)	€ 79,-
Klein Vaarbewijs beperkt	€ 58,-

Het aanmelden voor de schriftelijke examens van 10 november 2007 moet bij de Vamex, zie www.vaarbewijs.info of het Examensecretariaat, postbus 93121, 2509 AC Den Haag, Tel: 070-3147994, Fax: 070-3147870, Email: info@vamex.nl.

ONTWIKKELINGEN SCHEEPVAARTVERKEERSWET

De wijziging van de Scheepvaartverkeerswet n.a.v. de Europese richtlijn betreffende River Information Services (RIS) is op 5 juli door de plenaire vergadering van de Tweede Kamer als hamerstuk goedgekeurd. Op maandag 9 juli 2007 is het door de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer behandeld en op 10 juli 2007 door de plenaire vergadering van de Eerste Kamer als hamerstuk goedgekeurd. De gewijzigde Scheepvaartverkeerswet kan dus binnenkort officieel gepubliceerd worden.

BESLUIT GEGEVENS SCHEEPVAART 2007

In de nota naar aanleiding van het verslag van de vaste kamercommissie van de Tweede Kamer staat een nieuw besluit genoemd. Dit besluit heet 'Besluit gegevens scheepvaart 2007' en daarin staat dat binnenvaart en zeevaart bepaalde gegevens moeten melden. De gegevens die de binnenvaart moet melden zijn gebaseerd op de

Europese richtlijn betreffende River Information Services (RIS), de gegevens van de zeevaart zijn gebaseerd op de Europese Richtlijn monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart.

Het Besluit gegevens scheepvaart 2007 is gedeeltelijk gebaseerd op het Privacyreglement verkeersregistratiesystemen Rijkswaterstaat. Dit Privacyreglement wordt o.a. gebruikt bij toepassingen zoals BICS en IVS90. De bevoegdheden die ambtenaren en anderen krijgen zijn bij het Besluit en bij het Privacyreglement anders opgeschreven.

Naar aanleiding van het concept Besluit gegevens scheepvaart 2007 zijn vragen gesteld aan de overheid. Het antwoord op deze vragen kwam binnen 1 dag! De privacygegevens zijn volgens de overheid in het Besluit gegevens scheepvaart 2007 beter geregeld dan in het Privacyreglement. Er wordt beter rekening gehouden met de privacyregels zoals die momenteel gelden en de Politiewet. Helaas is de Politiewet ook aan wijzigingen onderhevig.

Momenteel wordt er ijverig nagedacht door diverse juristen omtrent de privacy van de gegevens die volgens RIS opgegeven moeten worden. Nationaal kan het allemaal mooi geregeld zijn, internationaal is een heel ander (en veel moeilijker verlopend) proces.

ZWAVELARME BRANDSTOF VOOR ZEESCHEPEN IN NOORDZEE

Alle zeeschepen op de Noordzee moeten met ingang van zaterdag 11 augustus 2007 varen op zwavelarme brandstof. Mocht daar tot nu toe maximaal 4,5 procent zwavel in zitten, met ingang van 11 augustus is dat nog maar 1,5 procent. De maatregel vloeit voort uit een besluit van de Europese Unie in 2005. Ook Noorwegen dat geen lid is van de EU doet mee. De Inspectie in lidstaten controleert vanaf nu of zeeschepen inderdaad brandstof gebruiken die het milieu minder belast.
Wat voor milieuwinst gaat deze maatregel opleveren? Op dit moment is het gemiddelde zwavelpercentage in scheepsbrandstoffen 2,7%. Nu wordt dat teruggebracht naar maximaal 1,5%, dat betekent een milieuwinst van ruim 40% minder zwaveloxiden. Bovendien zal de uitstoot van fijn stof door de zeevaart met ruim 10% worden teruggebracht. Dit blijkt uit onderzoek dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat door TNO heeft laten doen.

Bron: persbericht Ministerie van Verkeer en Waterstaat

LEKKEND PROPAANGAS MEEST WAARSCHIJNLIJKE OORZAAK EXPLOSIE TWEEMASTKLIPPER

Op 8 juni 2006 vond aan boord van een tweemastklipper, afgemeerd in de haven van Medemblik, een explosie plaats. Acht opvarenden raakten daarbij gewond, waarvan vier ernstig. Drie opvarenden hebben daarbij blijvend letsel opgelopen. Uit het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, onder voorzitterschap van prof. mr. Pieter van Vollenhoven, blijkt dat de oorzaak van de explosie te wijten is aan een opeenhoping van propaangas onder de vloer, hoogstwaarschijnlijk als gevolg van een defect aan het kooktoestel. Vooral het gemak waarmee gassen zich ongemerkt in loze ruimtes onderin deze schepen kunnen verzamelen gepaard aan het feit dat de gaslucht niet is waargenomen door de opvarenden, vindt de Raad zeer verontrustend.

De problemen met propaan worden door de wetgever deels onderkend: propaangas voor huishoudelijke doeleinden wordt in de toekomst verboden aan boord van passagiersschepen. Daarvoor wordt echter een in de Europese Commissie vastgestelde overgangstermijn gehanteerd. Tot het jaar 2045 wordt propaangas voor huishoudelijke doeleinden aan boord van passagiersschepen toegestaan. Gezien de mogelijkheid van het gebruik van andere, minder gevaarlijke energiebronnen, acht de Raad het zeer wenselijk dat de betrokken partijen de verantwoordelijkheid nemen door tijdig actie te ondernemen en vooruitlopend op de wettelijke verplichting een bijdrage te leveren aan een veilige exploitatie.

Naast het gebruik van propaangas voor het kooktoestel blijkt uit dit onderzoek ook dat de vuilwatertank aan boord bij onvoldoende onderhoud en inspectie een potentiële bron van explosieve gas/luchtmengsels is.

De Raad beveelt de minister van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan onderzoek te doen naar verbetering van detectiemogelijkheden van propaangas, waaronder een verbetering van de te gebruiken geurstoffen zodat een zekere veiligheidsmarge kan worden gewaarborgd.

Daarnaast heeft de Raad een aanbeveling gedaan richting de Vereniging voor Beroeps Chartervaart om de kennis te verspreiden over de risico's van gasophoping onder de vloer. Specifiek wordt daarbij ook aandacht gevraagd voor de potentiële risico's van vuilwatertanks.

Het rapport van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid is te downloaden op www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm (6,5 Mb).

Bron: Onderzoeksraad voor de Veiligheid



Demonstratie lossen van zand op de klassieke manier...

ZEEKADETKORPS NEDERLAND ZOMERKAMP 2007

Het jaarlijkse zomerkamp van het Zeekadetkorps Nederland werd dit jaar in Middelharnis (Zeeland) gehouden. Op woensdag 18 juli 2007 werd er een VIP-dag georganiseerd waarbij diverse organisaties en voor de ZKK belangrijke personen waren uitgenodigd. In totaal waren er 11 schepen van het Zeekadetkorps aanwezig. De vloot bestaat uit enkele binnenvaartschepen, voormalige marineschepen, voormalige overheidsschepen etc. Deze schepen worden als varend clubhuis gebruikt. Daarnaast wordt met kleiner materiaal gevaren zoals motorboten, (lelie)vletten en WR 1-sloepen.

Na het verzamelen in de haven van Middelharnis werden de gasten met behulp van de Freyr en de Bulgia over het Haringvliet vervoerd naar de Abel Tasman. Aan boord van de Abel Tasman was er een welkomstwoord, waarna de lunch bestaande uit een ‘blauwe hap’ geserveerd werd. Na de lunch kon men met de Piet Hein (voormalig koninklijk motorjacht) naar de diverse schepen worden gebracht.

Vorig jaar waren er enkele personen van het Zeekadetkorps NL aanwezig op het zomerkamp van Scouting Nederland. Dit jaar werd het omgedraaid. Nu waren er diverse vertegenwoordigers aanwezig op het zomerkamp van het Zeekadetkorps. Tijdens de gehele dag werd er door een groep gasten (NL overheid, FONV, Watersportverbond etc.) aandacht besteedt aan de technische problemen van de Zeekadetten en de nautische opleidingen. Het Zeekadetkorps heeft aangegeven dat men steeds meer met CWO opleidingen wil gaan doen en op 18 juli is besproken hoe het ZKK dat aan kan pakken. De dag was zeer zonnig, een mooi zeilwindje en nuttig voor alle betrokkenen.



Met de WR1 sloep worden zeilwedstrijden gehouden



Ms Pax is het clubschip van de Zeekadetten uit Arnhem (boven). De Piet Hein (voormalig koninklijk jacht van Juliana en Bernhard) ligt naast andere Zeekadetten schepen (onder).



HASSAILT 2007

Ruim 170 historische schepen van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB) meerden van 26 t/m 29 juli 2007 af in de Hanzestad Hasselt voor de jaarlijkse reunie. Schippers en schepen werden hartelijk ontvangen door de inwoners van Hasselt.



De vele varende monumenten gaven de historische binnenstad een sfeervolle aanblik. Mede door het fraaie zomerweer mocht de derde editie van Hassailt het recordaantal van ruim 70.000 bezoekers verwelkomen.



Niet alleen de historische schepen trokken veel publiek. Ook activiteiten zoals het laden en lossen van vracht, het openluchtspektakel van theatergroep Gajes en het Overijssels kampioenschap paling roken konden rekenen op grote belangstelling.



Tijdens de reunie was voor de leden van de LVBHB op zaterdagochtend een workshop georganiseerd aan boord van het verenigingsschip Terra Nova. De workshop werd gegeven door Wim Zondag (Europese Commissie), Simon de Waard (commissie regelgeving FONV) en Janneke Bos (voorzitter commissie regelgeving FONV). De volgende onderwerpen kwamen daarbij aan de orde:

- de Europese richtlijn voor de Binnenvaart
- de Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit
- RIS en AIS

De workshop werd druk bezocht en er werden zeer veel vragen gesteld. De lezing van Janneke Bos over de Europese richtlijn voor de binnenvaart en de Binnenvaartwet is te downloaden www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm. Over RIS en AIS zal in een later stadium een verhaal gepubliceerd worden.

Op www.hassailt.com kunt u alles over het evenement nog eens nalezen en vele foto's bekijken.

ZELF LUIKEN MAKEN



Simon de Waard is bezig met het maken van nieuwe scheepsluiken. Hierover heeft hij inmiddels veel informatie verzameld van oud schippers. Hij is nu bezig om deze informatie op papier te zetten. Foto's van luiken en onderdelen zijn te zien en te downloaden op http://www.mijnalbum.nl/Album=XTYEXBLV of http://picasaweb.google.com/stunteltje/DeLuikenkap3ScheepsluikenEnMerkels. Beide zijn zeer de moeite waard. De concepttekst is bij Simon verkrijgbaar.
Heeft u nog waardevolle informatie? Geef dit dan aan Simon door. Op het forum van de LVBHB (http://lvbhb.info/phpBB/viewtopic.php?t=78) of via het forum van VAART kan gereageerd worden. Ook niet leden van de LVBHB kunnen op het forum van de LVBHB reageren.

BIJEENKOMST OPLEIDING CWO GROOT MOTORSCHIP

Op 28 augustus 2007 zijn diverse personen bij het Watersportverbond in Nieuwegein bij elkaar gekomen voor de eerste aanzet voor een opleiding CWO Groot motorschip. De avond werd georganiseerd door de Commissie Watersport Opleidingen.

De informatie-avond was in eerste instantie bedoeld voor CWO-vaarscholen die geïnteresseerd zijn in de nieuwe vaaropleiding CWO Groot motorschip. Daarnaast waren er ook enkele mensen uitgenodigd die hebben aangegeven mee te willen helpen/denken met het opzetten van de nieuwe opleiding, zoals potentiële opleidingslocaties, instructeurs en examinatoren.

CWO opleidingen mogen uitsluitend bij CWO-locaties worden gegeven. CWO instructeurs en CWO examinatoren mogen uitsluitend lesgeven en examineren bij een CWO locatie.

Er zijn momenteel de volgende CWO locaties die belangstelling hebben om met CWO Groot motorschip aan de gang te gaan:
- Siebe Sail (Sneek);
- Het Veerse Gat (Veere);
- Nautiek (Amsterdam);
- Krekt Kossen Sailing.

Momenteel is Scouting Nederland de enige erkende opleidingslocatie voor CWO Groot motorschip.

Voor CWO groot motorschip bestaan momenteel:
- eisen voor het examen;
- eisen voor het examenschip;
- aanmeldformulieren voor het aanmelden van een examen;
- officiële examinatoren;
- officiële gedelegeerden;
- CD Groot motorschip;
- theorie-examens.

De CD Groot motorschip bevat ongeveer 3500 meerkeuzevragen die afkomstig zijn uit andere databases van Promanent die geselecteerd zijn aan de hand van de eisen voor praktijk en theorie. Deze CD kan gebruikt worden door scholen, instructeurs en cursisten. Momenteel wordt gewerkt aan de definitieve versie van de CD en de controle door de gedelegeerden. Na de release kunnen ook instructeurs, examinatoren en vaarscholen commentaar op de CD leveren. Zo kunnen we toewerken naar een steeds beter product.

Voor CWO groot motorschip is momenteel nog geen opleiding beschikbaar. Binnen scouting is men bezig om een nieuwe cursus te maken, door de oude cursus MBL M3 aan te passen.

Voor de CWO locaties moet ook opleidingsmateriaal worden gemaakt.

Afgesproken is om met zijn allen (instructeurs, examinatoren en CWO scholen) aan 1 gezamenlijk theorie-boek te werken. De CWO stelt hiervoor een gedeelte van hun website (www.cwo.nl) ter beschikking. Een ieder die bij dit project betrokken is, kan hierop inloggen met de instructeurspas. Mensen die nog geen instructeurspas/toegang hebben kunnen deze bij de CWO aanvragen. De website is niet toegankelijk voor cursisten.

Hoe wordt je CWO Groot motorschip instructeur?

Wat moet je doen als je CWO instructeur Groot motorschip wilt worden?
- zorg ervoor dat je zelf het diploma CWO Groot motorschip hebt (door overgangsregeling of door zelf examen te doen);
- zorg ervoor dat je de stof (theorie en praktijk Groot motorschip) goed beheerst (beter dan de cursisten);
- zorg ervoor dat je een uitstekende kennis hebt van de CWO Groot motorschip eisen;
- zorg ervoor dat je aangesloten bent bij een CWO locatie (vaarschool of vereniging);
- zorg ervoor dat je didactische vaardigheden hebt (door bijv. een cursus lesgeven te volgen en door dit in de praktijk te brengen);
- zorg voor een lesplan en bereid de theorie- en praktijklessen goed en schriftelijk voor;
- nadat alle bovenstaande punten voldoen kan een beoordeling voor instructeur CWO Groot motorschip aangevraagd worden. Deze beoordeling wordt door een CWO gedelegeerde afgenomen waarbij de kandidaat instructeur met echte cursisten werkt. De beoordeling kan alleen aangevraagd worden door een CWO locatie;
- bij een positieve beoordeling kan de CWO een kandidaat instructeur als instructeur erkennen;
- de instructeur Groot motorschip kan vervolgens zelfstandig les geven in de theorie- en praktijk bij een CWO locatie;
- de instructeur Groot motorschip werkt altijd aan de hand van de CWO eisen en de vorderingenstaat. Als een vorderingenstaat (bijna) vol is, kan voor de cursist een examen aangevraagd worden.

Voor instructeurs Groot motorschip bestaat geen instructeurs onderverdeling. Enkel na het behalen van een lesgeefexamen wordt een A afgegeven en na het voldoen van de examinatoreisen een *.

Hoe wordt je CWO Groot motorschip examinator?

Wat moet je doen als je CWO examinator Groot motorschip wilt worden?
- zorg ervoor dat je zelf het diploma CWO Groot motorschip hebt (door overgangsregeling of door zelf examen te doen);
- zorg ervoor dat je de stof (theorie en praktijk Groot motorschip) goed beheerst (beter dan de cursisten);
- zorg ervoor dat je een uitstekende kennis hebt van de CWO Groot motorschip eisen;
- zorg ervoor dat je aangesloten bent bij een CWO locatie (vaarschool of vereniging);
- zorg ervoor dat je examinator ervaring hebt (door bijv. een cursus examineren te volgen en door een aantal proef examens (minimaal 2) af te nemen onder toezicht van een officiële examinator);
- zorg voor een gedegen plan voor het examen en de beoordeling van de examenkandidaten;
- nadat alle bovenstaande punten voldoen kan een beoordeling voor examinator CWO Groot motorschip aangevraagd worden. Deze beoordeling wordt door een CWO gedelegeerde afgenomen waarbij de kandidaat

examinator met echte examenkandidaten werkt. De beoordeling kan alleen aangevraagd worden door een CWO locatie;
- bij een positieve beoordeling kan de CWO een kandidaat examinator als examinator erkennen;
- de examinator CWO Groot motorschip kan vervolgens zelfstandig examineren bij een CWO locatie, examens moeten altijd vooraf worden gemeld bij de CWO;
- een examinator mag NOOIT eigen cursisten examineren;
- examinatoren CWO Groot motorschip moeten ieder jaar een bijscholing volgen.

Voor examinatoren Groot Motorschip wordt een * op de instructeurspas aangebracht.

CWO locatie worden?

Er zijn organisaties (bedrijven of verenigingen) die nog geen CWO locatie zijn, maar dat wel willen worden. Hoe dat precies in elkaar steekt, wordt door de CWO in een aparte bijeenkomst uitgelegd. Organisaties kunnen hiervoor apart een afspraak maken met de CWO.

Erkende CWO locaties

Als je instructeur of examinator CWO Groot motorschip wilt worden, moet je je aansluiten bij een erkende CWO locatie. De volgende CWO locaties hebben aangegeven met CWO Groot motorschip aan de slag te willen:

Siebe Sail Watersportopleidingen
Paviljoen Sneekermeer
Contactpersoon: Iwan Relyveld
Paviljoenwei 4
8626 GD Offingawier
Tel: 06-55 173 129
www.siebesail.com
info@siebesail.com

Zeilschool Het Veerse Gat
Contactpersoon: Hans Jongepier
Polredijk 21
4351 RT Veere
Tel: 0118-50 13 98
www.hetveersegat.nl
zeilschool@hetveersegat.nl

Nautiek Vaaropleidingen
Contactpersoon: Rob van Zanten
Veemkade 267
1019 CZ Amsterdam
Tel: 020-419 30 05
www.nautiek.com
info@nautiek.com

Krekt/ Kossen Sailing
Contactpersoon: Jan Cees Kossen
Sjuwedijk 16
8624 TV Uitwellingerga
Tel: 06-22 52 68 88
www.kossensailing.nl
info@kossensailing.nl

Momenteel is Scouting Nederland de enige erkende opleidingslocatie voor CWO Groot motorschip. Scouting leden die geïnteresseerd zijn kunnen zich melden bij de Landelijke Admiraliteit.



Henk Dessens signeert zijn nieuwste boek op de reünie van de LVBHB te Hasselt

VERVOLG CONSULTATIE VEREENVOUDIGING MARIFOONVERGUNNINGEN

De huidige vergunning voor het gebruik van maritieme frequentieruimte voor de plezier- en de beroepsvaart verdwijnt. Aan het gebruik van de maritieme apparatuur zoals een marifoon, EPIRB, mobiele satellietterminal en midden- en korte golfzendapparatuur worden nog wel eisen gesteld. De voorwaarden voor bediening van de apparatuur blijven gebonden aan een bedieningscertificaat.

Van 7 mei tot en met 18 juni 2007 is een drietal uitvoeringsregelingen van het wetsvoorstel vereenvoudiging vergunningen publiekelijk geconsulteerd. Deze uitvoeringsregelingen houden verband met een wijziging van artikel 3.4 van de Telecommunicatiewet, gericht op een uitbreiding van het vergunningvrije regime.

Op deze publieke consultatie zijn in totaal zes reacties binnengekomen. De consultatie is inmiddels afgesloten. Een samenvatting van de reacties zijn gepubliceerd in het document Reacties frequentiebeleid maritiem.pdf die te downloaden is via www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm.

Enkele reacties uit de samenvatting:
- er is in meerdere reacties aandacht gevraagd voor het handhaven van hetzelfde niveau van toezicht op de naleving van de voorschriften als thans geschiedt op het voorgestelde vergunningvrije regime;
- ten aanzien van de regeling voor de bediening van radiozendapparaten is verzocht om een nadere detaillering van de bediening door niet daartoe bekwame personen in aanwezigheid van een persoon die wel aan de betreffende bekwaamheidsvereisten voldoet;
- ten aanzien van de eisen ten aanzien van het voorkomen van storing en/of het ongewenst uitstralen is gevraagd om deze nader te bezien;

- het belang van de internationale erkenning van het Nederlandse registratiebewijs (als "license" in de zin van de Radio Regulations) en de communicatie daarvan bij de buitenlandse autoriteiten is onderstreept;
- het is wezenlijk dat de gebruikers over het vereiste kennis- en bekwaamheidsniveau beschikken voor een goede bediening van de apparatuur;
- in een reactie wordt het stellen van een leeftijdsgrens onwenselijk gevonden;
- gewezen is voorts op het vaak oneigenlijk gebruik van vele soorten verschillende (nood)apparatuur voor maritiem mobiele communicatie en de onduidelijkheid in (samenhang tussen) de regelgeving van EZ en van Verkeer en Waterstaat over wie (zeevaart, binnenvaart, pleziervaart) welke apparatuur mag c.q. moet gebruiken;
- ook is onduidelijk of alle varianten van maritiem mobiele apparatuur onder de regeling vallen;
- er is verder aandacht gevraagd voor het up to date houden van de databestanden van Agentschap Telecom.

Na verwerking van de ingediende commentaren zijn de wijzigingsregelingen m.b.t. het Frequentiebesluit en het Nationaal Frequentie Plan (NFP) inmiddels voorgelegd aan de ministerraad. Als de ministerraad daarmee akkoord gaat, gaat het Frequentiebesluit naar de Raad van State voor advies. De verwachting is dat alle regelingen in het voorjaar van 2008 in werking kunnen treden. Daarvoor is het wel noodzakelijk dat het wetsvoorstel Verzamelwet vereenvoudiging vergunningen dan in werking is getreden. Dat wetsvoorstel wordt begin oktober in de Eerste Kamer behandeld. De Kamerstukken voor het wetsvoorstel zijn openbaar. De overige regelingen worden openbaar zodra zij gepubliceerd worden in Staatsblad resp. Staatscourant, naar verwachting dus voorjaar 2008.

Volgens de website van Agentschap Telecom gaat de nieuwe regeling 1 januari 2008 in. Of dat ook daadwerkelijk gaat lukken hangt af van de snelheid waarmee de wijzigingen door de officiële procedures in Den Haag gaan. We houden u op de hoogte.



EUROPESE RICHTLIJN PLEZIERVAARTUIGEN 94/25/EG

Sinds 16 juni 1994 geldt voor pleziervaartuigen de Europese richtlijn 94/25/EG. Deze richtlijn is opgesteld:
- om in de interne markt van Europa zonder binnengrenzen het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal te waarborgen;
- omdat de veiligheidskenmerken van pleziervaartuigen voor de invoering van de richtlijn 94/25/EG verschilden en door deze verschillen handelsbelemmeringen en ongelijke concurrentievoorwaarden op de interne markt veroorzaakten;
- om de technische handelsbelemmeringen weg te nemen.

De Europese richtlijn 94/25/EG is van toepassing op pleziervaartuigen met een minimum lengte van 2,5 m en een maximumlengte van 24 m. De lengte is de lengte van de romp inclusief alle vaste delen zoals boegspriet, zwemtrap e.d. (alles vast gelast).

In deze richtlijn wordt onder een pleziervaartuig verstaan: voor sport- en vrijetijdsdoeleinden bedoeld vaartuig, ongeacht het type of de wijze van voortstuwing, met een romplengte van 2,5 tot 24 m.
Onder deze definitie vallen dus heel veel vaartuigen, zoals woonschepen, pleziervaartuigen, varende clubhuizen, charterschepen, vaarschoolschepen etc.

In de richtlijn 94/25/EG staat echter ook aangegeven welke schepen NIET onder de richtlijn vallen. Buiten de werkingssfeer van de richtlijn 94/25/EG vallen o.a.:
- originelen en individuele replica's van voor 1950 ontworpen historische vaartuigen, die hoofdzakelijk met de oorspronkelijke materialen zijn gebouwd en als zodanig door de fabrikant zijn bestempeld;
- voor persoonlijk gebruik gebouwde vaartuigen, voor zover zij vervolgens gedurende een periode van vijf jaar niet op de communautaire markt worden gebracht;
- vaartuigen die speciaal bestemd zijn om te worden bemand en passagiers te vervoeren voor commerciële doeleinden, met name vaartuigen als omschreven in richtlijn 82/714/EEG, ongeacht het aantal passagiers;
- met stoomkracht aangedreven vaartuigen met externe verbranding die als brandstof gebruik maken van kolen, cokes, hout, olie of gas.

Behalve de bovenstaande 4 uitzonderingen, zijn er nog 8 uitzonderingen die voor ons niet van toepassing zijn. We gaan hieronder de 4 uitzonderingen verder toelichten.

In de richtlijn wordt o.a. aangegeven welke eisen er gesteld worden aan de bouw van het schip, het ontwerp, de stabiliteit, de motor (emissies uitlaat en geluid), de inrichting, de uitrusting, de documenten behorend bij het schip, de keuringsprocedures etc. afhankelijk van het vaargebied (ontwerp categorie: oceaan A, zee B, kust C of beschut D).

De Europese richtlijn 94/25/EG voor pleziervaartuigen wordt ook wel de CE-markering van pleziervaartuigen genoemd omdat op een schip dat voldoet aan de richtlijn pleziervaartuigen een plaatje moet worden aangebracht waarop de letters CE staan en een aantal voorgeschreven gegevens (o.a. ontwerpcategorie, max. aantal personen, bouwgegevens). Het schip mag alleen in de handel gebracht en in bedrijf gesteld worden als het schip geen gevaar oplevert voor de veiligheid en gezondheid van personen, eigendommen of het milieu, wanneer zij correct zijn gebouwd en worden onderhouden.

Twee europese richtlijnen tegelijkertijd

Voor een kleine groep schepen kan gelden dat ze onder 2 verschillende Europese richtlijnen gaan vallen:
- Europese richtlijn 94/25/EG, voor pleziervaartuigen;
- Europese richtlijn 2006/87/EG, voor de binnenvaart.

Dit betreft een groep schepen met een lengte tussen de 20 en 24 m.

In de Europese richtlijn 94/25/EG wordt verwezen naar de voorloper van de Europese richtlijn 2006/87/EG: richtlijn 82/714/EEG naar de definitie van passagiersschip (zie vervoer van passagiers).

In de Europese richtlijn 2006/87/EG wordt ook verwezen naar de richtlijn 94/25/EG. Ten eerste wordt geconstateerd dat er een groep schepen is die onder beide richtlijnen valt. Wanneer deze beide richtlijnen tegenstrijdige of onverenigbare bepalingen bevatten moeten de bijlagen van de beide richtlijnen zo snel mogelijk worden aangepast.

De tweede verwijzing betreft de uitwerking in artikel 21.02 lid 2. In hoofdstuk 21 zijn de technische eisen voor pleziervaartuigen vastgelegd. Indien op een schip reeds de eisen van de richtlijn 94/25/EG voor pleziervaartuigen van toepassing zijn, dan behoeft niet aan de eisen van artikel 21.01 lid 1 voldaan te worden. Er is dan een selectie van artikel 21.01 lid 1 van toepassing, hetgeen in 21.01 lid 2 wordt opgesomd. Het betreft een selectie van eisen betreffende de stuurautomaat (6.08), het stuurhuis (H7), werktuigbouwkundige eisen (H8), uitrusting (H10), verwarmings-, kook- en koelinstallaties die werken op brandstoffen (H13) en gasinstallaties (H14).

De uitwerking van de richtlijn 94/25/EG staat in Europese geharmoniseerde normen die door particuliere instellingen zijn uitgewerkt. Voor deze normen moet betaald worden. De uitwerking van de richtlijn 2006/87/EG staat in de bijlagen van de richtlijn. Een gedeelte van de richtlijn 2006/87/EG staat in de Binnenvaartwet. Deze zijn gratis.

Nieuwe en gedeeltelijk afgebouwde pleziervaartuigen

De richtlijn pleziervaartuigen 94/25/EG is van toepassing op:
- nieuwe ontwerpen;
- nieuwbouw pleziervaartuigen;
- gedeeltelijk afgebouwde pleziervaartuigen;
- pleziervaartuigen die ingrijpend verbouwd worden.

Om vast te stellen of een pleziervaartuig tot 24 m onder de richtlijn 94/25/EG valt, is het allereerst van belang om vast te stellen of we met nieuw of een gedeeltelijk afgebouwd vaartuigen te maken hebben. Onder nieuwbouw wordt verstaan alle pleziervaartuigen die vanaf 'nul' ontworpen en gebouwd worden en daaraan gelijk gestelde vaartuigen zoals gedeeltelijk afgebouwde pleziervaartuigen.

Een gedeeltelijk afgebouwd pleziervaartuig is een pleziervaartuig bestaande uit een romp of een romp met een of meerdere componenten. Gedeeltelijk afgebouwde pleziervaartuigen voldoen niet aan de essentiële veiligheidsvereisten van de richtlijn met betrekking tot het ontwerp en de constructie. Indien een oud schip dus gestript wordt tot de kale romp en weer vanaf 'nul' wordt opgebouwd, valt het dus onder een gedeeltelijk afgebouwd pleziervaartuig. Theoretisch valt dit schip onder 'nieuwbouw' indien het niet onder een van de uitzonderingen op de richtlijn valt.

Ingrijpende verbouwing van een vaartuig

Er is sprake van een ingrijpende verbouwing van het vaartuig indien:
- de wijze van voortstuwing van het vaartuig wordt veranderd;
- sprake is van een ingrijpende wijziging van de motor (zie emissie van motoren);
- het vaartuig zozeer wordt veranderd dat het als een nieuw vaartuig wordt beschouwd.

Fabrikant

Een fabrikant in de richtlijn 94/25/EG is een natuurlijk persoon of rechtspersoon die een onder de richtlijn vallend product ontwerpt en vervaardigt, of die een dergelijk product laat ontwerpen en/of vervaardigen met de bedoeling het onder zijn eigen naam in de handel te brengen. Onder een fabrikant kan dus ook een eigenaar van het pleziervaartuig verstaan worden.

Het is aan de fabrikant om te beslissen of zijn schip onder de richtlijn pleziervaartuigen valt, of niet. Indien hij/zij twijfelt kan men een keuringsbureau (notified body) of de overheid (IVW) vragen om een advies hierin te geven. Bij twijfel kan het handig zijn om het advies van het keuringsbureau of overheid zwart op wit te hebben.

De fabrikant bepaalt of het schip onder de uitzonderingen van de richtlijn valt.
Van de 8 uitzonderingen behandelen we de volgende 4 hieronder:
- historische vaartuigen;
- voor persoonlijk gebruik gebouwde vaartuigen;
- vervoer van passagiers;
- met stoomkracht aangedreven vaartuigen.

Historische vaartuigen

Onder historische vaartuigen wordt in de richtlijn pleziervaartuigen verstaan originelen en individuele replica's van voor 1950 ontworpen historische vaartuigen, die hoofdzakelijk met de oorspronkelijke materialen zijn gebouwd en als zodanig door de fabrikant zijn bestempeld.

Deze uitzondering is bedoeld om ontwerpen van voor 1950 uit te zonderen van de richtlijn. Eveneens is deze uitzondering bedoeld voor pleziervaartuigen en scheepstypen die ontworpen of ontwikkeld zijn voor 1950 en die per stuk gebouwd zijn van voornamelijk maar niet geheel originele materialen. Bouwers van historische schepen kunnen schepen bouwen naar het authentieke ontwerp, een schip na de vorige. Deze schepen zijn nog steeds uniek en individueel, als ze gebouwd zijn met de

oorspronkelijke methoden en materialen die overeen komen met het originele ontwerp, en behouden hun esthetische charme en karakteristieken. In dit geval betekent 'voornamelijk met de originele materialen' het gebruik van de originele materialen voor zowel de romp als het dek, maar het toestaan van eigentijdse materialen zoals het gebruik van multiplex in plaats van hout, gelamineerde spanten, moderne lijmen, verf, kitten en bevestigingen. Serie producties door middel van mallen (zoals gebruikt bij polyester schepen) zijn bij deze uitzondering niet toegestaan.

NB. Sommige scheepstypen die oorspronkelijk voor 1950 ontworpen zijn en die origineel in hout gebouwd werden, worden nu in kunststof uitgevoerd. Deze materialen vallen niet onder 'voornamelijk met de originele materialen' en vallen dan ook niet onder deze uitzondering, en moeten dus aan de richtlijn pleziervaartuigen voldoen.

Iedere lidstaat heeft zijn eigen individuele scheepstypen die typisch voor het land of regio zijn. Deze schepen zijn over het algemeen van een ontwerp van voor 1950 en gebouwd in gespecialiseerde scheepswerven met de originele materialen. Het ontwerp van voor 1950 is hiervan het belangrijkste argument. De lidstaten moet zich ervan overtuigen dat deze uitzondering op de richtlijn geen vrijkaart geeft voor serie productie.

Voor persoonlijk gebruik gebouwde vaartuigen

Voor persoonlijk gebruik gebouwde vaartuigen, voor zover zij vervolgens gedurende een periode van vijf jaar niet op de communautaire markt worden gebracht.

Deze uitzondering van de richtlijn betreft schepen die gebouwd worden door hun toekomstige gebruiker, voorop gesteld dat het schip niet op de Europese markt gebracht wordt binnen 5 jaar na in gebruik name. De uitzondering geldt niet voor onderaanbesteding, door de bouwer, van specialisten die gedeelten van het schip bouwen zoals het aanleggen van de elektrische bedrading, het inbouwen van een motor etc.

Indien, voor welke reden dan ook, een schip gebouwd voor eigen gebruik, op de markt wordt gebracht, of het nu geheel of gedeeltelijk is afgebouwd, binnen 5 jaar, dan moet het schip door de persoon die de rol van fabrikant op zich neemt, gekeurd worden en voldoen aan de richtlijn.

NB. Een particulier die bijvoorbeeld een schip in zijn eigen tuin of garage een schip bouwt van materialen die op de markt te koop zijn, valt onder deze uitzondering. Een particulier die contracten aan gaat met bedrijven, werven e.d. om een one-off te laten bouwen valt wel onder de richtlijn pleziervaartuigen. Schepen gebouwd voor eigen gebruik betekent dat de particulier zijn eigen schip bouwt en niet laat bouwen door anderen.

Vervoer van passagiers

Vaartuigen die speciaal bestemd zijn om te worden bemand en passagiers te vervoeren voor commerciële doeleinden, met name vaartuigen als omschreven in richtlijn 82/714/EEG, ongeacht het aantal passagiers.

Pleziervaartuigen die (als charter) gehuurd (kunnen) worden en pleziervaartuigen die gebruikt worden door (vaar)scholen vallen onder de richtlijn pleziervaartuigen. In beide gevallen wordt de activiteit niet als commercieel passagiers vervoer gezien, maar als sport en vrijetijdsdoeleinden, zelfs als het schip met bemanning is ingehuurd.

De schepen die in deze uitzondering bedoeld worden in richtlijn 82/714/EEG zijn dezelfde schepen als bedoeld in richtlijn 2006/87/EG, namelijk passagiersschepen: een schip gebouwd en ingericht voor het vervoer van meer dan 12 passagiers.

Schepen gebouwd en ingericht om meer dan 12 passagiers mee te vervoeren vallen dus buiten de richtlijn pleziervaartuigen. Schepen gebouwd en ingericht om 12 of minder passagiers mee te vervoeren kunnen wel onder de richtlijn pleziervaartuigen vallen (afhankelijk van hun romplengte en indien ze niet onder de andere uitzonderingen vallen).

Met stoomkracht aangedreven vaartuigen

Met stoomkracht aangedreven vaartuigen met externe verbranding die als brandstof gebruik maken van kolen, cokes, hout, olie of gas.

Met stoomkracht aangedreven vaartuigen met externe verbranding die als brandstof gebruik maken van kolen, cokes, hout, olie of gas vallen buiten de richtlijn pleziervaartuigen (94/25/EG). In de oorspronkelijke versie van deze richtlijn stond deze categorie als uitzondering niet. In de wijziging van de richtlijn 94/25/EG door richtlijn 2003/44/EG geldig vanaf 16 juni 2003 is deze categorie nieuw toegevoegd. Met stoomkracht aangedreven vaartuigen behoeven niet aan de uitlaat- en geluidsemissie eisen te voldoen.

Nieuw gebouwde schepen en schepen die daarmee gelijk gesteld worden, behoeven in zijn GEHEEL niet aan de richtlijn pleziervaartuigen te voldoen voor wat betreft bouw en ontwerp, dus ook niet aan de eisen van de romp, inrichting, uitrusting etc.

Uitlaat- en geluidsemissies van motoren

Hierboven hebben we nu 4 uitzonderingen op de richtlijn pleziervaartuigen behandeld. In richtlijn 2003/44/EG worden enkele wijzigingen op de oorspronkelijke richtlijn pleziervaartuigen 94/25/EG doorgevoerd. Deze hebben met name betrekking op uitlaat- en geluidsemissie eisen voor motoren. Los van het feit of een schip wel of niet onder de richtlijn pleziervaartuigen valt, willen we aan dit onderwerp nog apart aandacht besteden.

Let wel! Het onderstaande geldt alleen als het schip onder de richtlijn pleziervaartuigen valt en dus niet een van de uitzonderingen op de richtlijn is!

Indien een pleziervaartuig wel valt onder de richtlijn pleziervaartuigen (dus niet vallend onder de uitzonderingen) dan moet sinds de invoering van de wijziging van de richtlijn 2003/44/EG de motor van het schip voldoen aan uitlaat- en geluidsemissie eisen.

De uitlaat- en geluidsemissiebepalingen gelden alleen voor motoren in pleziervaartuigen die ingebouwd zijn of bedoeld zijn om ingebouwd te worden in een pleziervaartuig dat op de markt wordt gebracht of in gebruik genomen wordt na 1 januari 2005. Motoren die voor 1 januari 2005 zijn ingebouwd behoeven niet aan de uitlaat- en geluidsemissiebepalingen te voldoen.

Een ingrijpende wijziging van de motor is een wijziging van de motor waardoor:
- de motor de genoemde grenswaarden zou kunnen overschrijden, met uitzondering van de routinematige vervanging van motoronderdelen die de emissiekenmerken niet veranderen of;
- het nominale vermogen van de motor met meer dan 15% toeneemt.

Voortstuwingsmotoren behoeven niet aan uitlaat en geluidemissie eisen te voldoen:
- indien zij worden gebruikt op vaartuigen die specifiek bestemd zijn om te worden bemand en passagiers te vervoeren voor commerciële doeleinden, met name vaartuigen als omschreven in richtlijn 82/714/EEG, ongeacht het aantal passagiers;
- originelen en individuele replica's van historische voortstuwingsmotoren die op een ontwerp van voor 1950 gebaseerd zijn, niet in serie geproduceerd en gemonteerd worden op originelen en individuele replica's van voort 1950 ontworpen historische vaartuigen, die hoofdzakelijk met de oorspronkelijke materialen zijn gebouwd en als zodanig door de fabrikant zijn bestempeld of voor persoonlijk gebruik gebouwde vaartuigen, voor zover zij vervolgens gedurende een periode van vijf jaar niet op de communautaire markt worden gebracht;
- voor persoonlijk gebruik gebouwde voortstuwingsmotoren, mits zij vervolgens gedurende vijf jaar niet in de Gemeenschap in de handel worden gebracht.

Originele historische voortstuwingsmotoren gebaseerd op een ontwerp van voor 1950 zijn uitgezonderd van de uitlaat- en geluidsemissiebepalingen, zelfs als ze destijds in serie geproduceerd zijn, maar nu niet meer verkrijgbaar zijn. Deze motoren moeten wel ingebouwd zijn in historische schepen die van de richtlijn zijn uitgezonderd.

De uitlaat- en geluidsemissiebepalingen gelden voor alle motoren, ongeacht of het binnenboord-, buitenboord- of hekmotoren met of zonder geïntegreerde uitlaat betreft. Wat uitlaatemissies betreft moeten zij ook gelden voor motoren die ingrijpende wijzigingen ondergaan.

De uitlaat- en geluidsemissie bepalingen zijn NIET van toepassing op met stoomkracht aangedreven vaartuigen met externe verbranding die als brandstof gebruik maken van kolen, cokes, hout, olie of gas. Deze vallen niet onder de definitie van voortstuwingsmotor: voor voortstuwing gebruikte inwendige verbrandingsmotor met vonkontsteking of compressieontsteking, met inbegrip van tweetakt- en viertaktmotoren.

Bijbehorende literatuur:
Richtlijn 94/25/EG, richtlijn pleziervaartuigen
Richtlijn 2003/44/EG, wijziging van de richtlijn pleziervaartuigen 94/25/EG
Corpus of the recreational craft directive, toelichting op richtlijn 94/25/EG
Corpus of directive 2003/44/EG, toelichting op de wijziging richtlijn 2003/44/EG

Deze 4 documenten zijn in pdf te downloaden via www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetten.htm.

Meer informatie over de richtlijn pleziervaartuigen is te vinden op:

www.ivw.nl, zoekterm 'pleziervaart', toezichthouder op de naleving van de richtlijn pleziervaartuigen.

www.ecb.nl, notified body, keuringsinstituut voor de richtlijn pleziervaartuigen.

www.dciworldwide.eu, notified body, keuringsinstituut voor de richtlijn pleziervaartuigen.

